Tempo 30 als Richtgeschwindigkeit

Verbände zeigen, wie der Weg zu Arbeit und Schule kinder- und familienfreundlich werden kann

Von Sonja Vogel

An der Tramhaltestelle Milastraße rasen Radfahrer zwischen Wartenden über den Gehweg. Autos stoppen kurz an der vielbefahrenen Schönhauser Allee. Die Situation ist unübersichtlich. Junge Leute in Warnweste verteilen Postkarten mit Herzen, die den Verkehrsteilnehmern für ihre Rücksichtnahme danken – vor allem Kindern gegenüber.

Verkenrsteilnehmern für ihre Rücksichtnahme danken – vor allem Kindern gegenüber. »Das ist ein Appell van alle Verkehrsteilnehmer, rücksichtsvoll miteinander umzugehen«, sagt Steffi Windelen. Sie ist Projektleiterin des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der die Aktion organisiert. Gemeinsam mit dem Deutschen Familienverband (DFV) und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) hat er ein Konzept für kinder- und familienfreundliche Mobilität erstellt. Ein Jahr lang wurden dazu Material zusammengetragen, um Entscheidungsträger über Schwierigkeiten von Familien im Verkehr zu informieren.

im Verkehr zu informieren.
Noch immer ist das Auto für wichtigstes Verkehrsmittel für Familien. Selbst Kinder legen die Mehrzahl ihrer Wege als Mitfahrer in Autos zurück, da Eltern den öffentlichen Verkehr für zu gefährlich halten. »In punkto Verkehrsicherheit hat sich aber viel getan«, widerspricht die Projektleiterin diesem Eindruck. Durch den Bring- und Abholverkehr steige

allerdings das Verkehrsaufkommen, der Verkehr wird unübersichtlich – ein Teufelskreis. »Um mit Bus und Bahn unterwegs zu sein, brauchen Familien die Unterstützung von Kommunen und Politik«, sagte Windelen. Dabei ginge es nicht nur um Sicherheit, sondern um ein lückenloses Angebot und Partizipation.

Der VCB setzt sich für Tempo 30 als Richtgeschwindigkeit ein. »So wird der Verkehr übersichtlicher«, sagt Windelen. Das ist vor allem für Kinder wichtig. Dies ist allerdings eine Forderung, die dem Projektpartner BVG missfällt. »Geringe Reisegeschwindigkeit bedeutet für uns mehr Fahrzeuge und Personal«, erklärt Jürgen Sember, Abteilungsleiter Straßenbahn der BVG. Mit einer besseren Finanzierung sei dies aber machbar – extra bezuschussten Schulbusse schließlich gebe es auch

busse schließlich gebe es auch.
Zwar ist das Netz des Berliner
Nahverkehrs gut ausgestattet. Alle
Busse sind mittlerweile barrierefrei und U-Bahnhöfe werden sukzessive umgestaltet – ein Vorteil für
Familien. »In den neuen Fahrzeugen gibt es Multifunktionsflächen
für Kinderwagen und Befestigungsmöglichkeiten«, sagt Sember. Trotzdem genügt die Infrastruktur den komplexen Wegen
nicht, die Familien zurücklegen.
Wir müssen Fuß- und Radwege
bereitstellen, die Einkauf, Spiel
und Arbeit miteinander verzahnen«, sagt Windelen.

Die größte Belastungsprobe für den Nahverkehr ist dabei die Hauptverkehrszeit: überfüllte Busse und Bahnen, unübersichtliche Staus. »Wie schafft man es, die Kinder in den Bus zu sotzen und dann pünktlich zur Arbeit zu erscheinen?«, fragt Alexander Nöring vom Berliner Familienbeirat. Als Vater kennt er die alttäglichen Probleme von Eltern und Kindern. Für eine sichere und schnelle Fortbewegung müsse die Rushnour entzerrt werden, sagt Sember. Da Arbeits- und Schulbeginn zusammen fielen, müsste nach Ansicht des Abteilungsleiters der Schulbeginn gestaffelt werden. »Die Erfahrung aber ist, dass die Beweglichkeit der Schulverwaltungen nicht hoch ist«, sagt Sember. Eine Staffelung berge große Einsparmöglichkeiten. Ohne eine genaue Prognose geben zu wollen, schätzt Sember, mit einer Entzerung erreiche man »einen merklichen Prozentbereich, den man an Fahrzeugen nicht beschaffen



Sicher durch den Verkehr kommen – für Kinder ist das nicht immer einfach

nd-Foto: Camay Sungu

müsste«